

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

Anmeldenummer: 89110043.0

Int. Cl.⁴ B65G 37/00 , B65G 1/04 ,
 //B65G17/20

Anmeldetag: 02.06.89

Priorität: 03.06.88 DE 3819008

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
 06.12.89 Patentblatt 89/49

Benannte Vertragsstaaten:
 AT CH DE FR GB IT LI

Anmelder: VEIT TRANSPO GMBH
 Rudolf-Diesel-Strasse 3
 D-8910 Landsberg/Lech(DE)

Erfinder: Langenbacher, Thomas
 Katharinen 29
 D-8910 Landsberg(DE)
 Erfinder: Schönenberger, Rolf, Dipl.-Ing.
 Dipl.-Wirtsch.ing.
 Wettersteinstrasse 28
 D-8910 Landsberg(DE)

Vertreter: Patentanwälte Grünecker,
 Kinkeldey, Stockmair & Partner
 Maximilianstrasse 68
 D-8000 München 22(DE)

Hängefördersystem.

Bei bekannten Hängefördersystemen wird ein Umschlagwagen verwendet, der in einer Ladegasse zwischen Lagerschienen verfahrbar ist. Das Verfahren des Umschlagwagens muß per Hand erfolgen. Um diesen Vorgang automatisieren zu können, verwendet das neue Hängefördersystem (1) einen Wagen (8), der der Palette (9) zugeordnet ist und gesteuert und angetrieben wird.

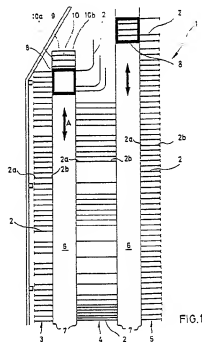


FIG. 1

EP 0 344 804 A1

Hängefördersystem

Die Erfindung bezieht sich auf ein Hängefördersystem der im Oberbegriff von Anspruch 1 erläuterten Art.

Lager- bzw. Zwischenlagerstrecken für Hängefördersysteme bestehen gegenwärtig aus einer Reihe parallel zueinander angeordneter Schienens-
tücke, die mit freien Enden in eine Gasse münden.
In der Gasse ist per Hand ein Umsetzwagen ver-
fahrbar, der mit Schienen bestückt ist, deren Enden
ebenfalls freiliegen. Der Umsetzwagen kann vor ein
freies Ende einer ausgewählten Lagerschiene ge-
fahren werden, wobei die freien Enden der Lager-
schiene und der Schiene des Umsetzwagens mit-
einander fluchtend gehalten werden, so daß Trans-
portmittel von der entsprechenden Lagerschiene
auf den Umsetzwagen und von dort auf eine weite-
re Lagerschiene geführt werden können. Ein derar-
tiger Umsetzwagen ist jedoch lediglich von Hand
zu betreiben.

Der Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrun-
de, ein Hängefördersystem derart auszugestalten,
daß auch eine automatisierter Betrieb möglich wird.

Die Aufgabe wird durch die kennzeichnenden
Merkmale des Hauptanspruches gelöst.

Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung
wird eine Art "Lokomotive" für die Paletten ge-
schaffen, die den Antrieb und die Steuerung der
Palette übernimmt.

Durch die Ausgestaltung nach Anspruch 2 kön-
nen von einem Wagen mehrere Paletten nachein-
ander bzw. sogar gleichzeitig bedient werden.

Von besonderem Vorteil ist die Ausgestaltung
des Wagens gemäß Anspruch 3 als "intelligente
Einheit", wodurch der Wagen in der Lage ist, sich
seinen Weg selbständig zu suchen. Dabei kann
das Abfragen und das Verwerten der Informationen
in der Steuereinheit auf dem Wagen selbst erfol-
gen, ohne daß eine größere Anzahl Steuerleitungen
nachgeschleppt bzw. eine berührungslose Ansteue-
rung, wie sie bei verwinkelten räumlichen Gege-
benheiten oft nicht möglich sind, erforderlich wä-
ren.

Durch die Ausgestaltung nach Anspruch 4 kann
der Wagen die Palette selbsttätig bedienen, d.h.
selbsttätig beund entladen, wobei sich der Ladean-
trieb nach Anspruch 5 als konstruktiv besonders
zweckmäßig herausgestellt hat.

Durch die Anordnung von Sperrvorrichtungen
an den freien Enden der Schienen wird verhindert,
daß sich Transportmittel unbeabsichtigt entweder
von der Lagerschiene oder der Palettschiene lö-
sen können.

Die konstruktiven Ausgestaltungen dieser
Sperrvorrichtung und ihre Betätigung nach den An-
sprüchen 7 bis 9 haben sich als besonders zweck-

mäßig erwiesen.

Durch die in Anspruch 10 beschriebene Anord-
nung von Palette und Wagen übereinander können
beide auf einer gemeinsamen Schiene mit zwei
Laufbahnen verfahren werden, wobei auch das An-
koppeln und das Be- und Entladen erleichtert wird.

Anspruch 11 beschreibt ein besonders bevor-
zugtes Schienenprofil, wobei ein handelsübliches
Profil verwendet werden kann.

Wird beispielsweise für das Schienenprofil ein
handelsübliches Lochprofil verwendet, das an allen
drei Seiten regelmäßig verteilte Stanzlöcher mit
definierten Durchmessern enthält, so können diese
Öffnungen gemäß den Ansprüchen 12 und 13 zum
Verriegeln der Palette und/oder des Wagens in der
vorgewählten Position benutzt werden. Für die
Schiene können beispielsweise hochkant gestellte,
handelsübliche U-förmige oder I-Profile verwendet
und die Öffnungen gesondert eingebracht werden.

Gemäß Anspruch 14 kann jedoch auch die
Steuerung und die Positionierung des Wagens
über bereits im Schienenprofil vorhandene oder
zusätzlich eingebrachte Steueröffnungen erfolgen.
Dabei wird gemäß Anspruch 15 zweckmäßigerwei-
se ein angetriebenes Ritzel an einer Öffnungsreihe
entlanggeführt, wobei durch einen Inkrementgeber
das Erreichen der gewünschten Position feststell-
bar ist. Gemäß Anspruch 16 kann die Steuerung
zusätzlich oder alternativ durch optische Sensoren
erfolgen, deren Lichtstrahl durch die Steueröffnun-
gen geführt ist.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird
nachfolgend anhand der Zeichnungen näher erläu-
tert. Es zeigen:

Fig. 1 eine Draufsicht in schematischer Dar-
stellung auf das erfindungsgemäße Hängefördersy-
stem,

Fig. 2 eine Vorderansicht eines Teils des
Hängefördersystems aus Fig. 1,

Fig. 3 eine vergrößerte Seitenansicht des
Ladeantriebs,

Fig. 4 eine vergrößerte Darstellung der
Sperrvorrichtung,

Fig. 5 die Verriegelungsvorrichtung des Wa-
gens,

Fig. 6 die Verriegelungsvorrichtung der Pa-
lette, und

Fig. 7 die Positioniervorrichtung des Wa-
gens.

Aus Fig. 1 ist ein Hängefördersystem 1 ersicht-
lich, das z.B. als Materiallager, Material-Zwischen-
lager, Zuführstrecke, für Einzel-Arbeitsplätze oder
für einen abteilungsübergreifenden innerbetrie-
blichen Transport ausgebildet sein kann. Das

Hängefördersystem 1 wird nachfolgend in seiner Form als Materiallager beschrieben. Dargestellt sind eine Mehrzahl erster Schienen, die im vorliegenden Ausführungsbeispiel als Lagerschienen 2 ausgebildet und in Reihen 3, 4 und 5 geordnet sind. Die Lagerschienen 2 bestehen aus Schienenstücken mit zwei freien Enden 2a, 2b und sind innerhalb jeder Reihe gleich lang und parallel zueinander angeordnet. Der Abstand von Lagerschiene zu Lagerschiene innerhalb jeder Reihe und die Längen der Lagerschienen in den verschiedenen Reihen richten sich nach den Abmessungen und der Anzahl der zu lagernden Gegenstände. Dabei münden die freien Enden 2a bzw. 2b der Lagerschienen 2 jeder der Reihen 3, 4 und 5 auf einer sich senkrecht zu den Lagerschienen 2 erstreckenden Linie. Die Reihen 3 und 4 bzw. 4 und 5 sind im Abstand zueinander angeordnet und bilden zwischen sich jeweils eine Ladegasse 6. Entlang der Ladegasse 6 erstreckt sich ein Paar parallel laufender zweiter Schienen 7. Jede der Schienen des Schienenpaares 7 verläuft parallel zu derjenigen Linie, zu der die anliegenden freien Enden 2a bzw. 2b der Lagerschienen 2 ausgerichtet sind. Die Schienen 7 beider Ladegassen 6 zwischen den Reihen 3 und 4 bzw. 4 und 5 sind durch eine Umsetzstrecke bzw. einen Kurvenbogen miteinander verbunden. Auf den Schienen 7 laufen in Richtung des Doppelpfeiles A Wagen 8, von denen zwei dargestellt sind. Nach Bedarf kann jedoch auch nur ein einziger oder mehr als zwei Wagen 8 eingesetzt werden. Jeder der Wagen 8 kann mit einer unter dem Wagen 8 ebenfalls auf der Schiene 7 laufenden Palette 9 gekoppelt werden. Dieser Koppelungszustand ist in der rechten Darstellung ersichtlich, während in der linken Darstellung Wagen 8 und Palette 9 entkoppelt sind. Auch die Anzahl der Paletten 9 kann nach Bedarf variiert werden, wobei einem Wagen 8 auch mehrere Paletten 9 zugeordnet werden können. Die Palette 9 ist mit einer oder mehreren Palettschienen 10 versehen, die die gleiche Gestalt wie die Lagerschienen 2 haben und ebenfalls zwei freie Enden 10a bzw. 10b aufweisen. Dabei sind die beiden freien Enden 10a und 10b der Palettschiene 10 durch das Verfahren der Palette 9 fluchtend mit jeweils anliegenden freien Enden 2b bzw. 2a der Lagerschienen 2 ein- oder beidseitig der Ladegasse 6 auszurichten.

Die Lagerschienen 2 und die zweiten Schienen 7 sind, wie aus Fig. 2 ersichtlich, mit Hilfe von Trägern 11 an der Decke 12 bzw. dem Fußboden 13 eines Betriebsraumes befestigt. Auf den Lagerschienen 2 können beispielsweise bekannte Transportmittel 14 Verfahren werden. Die Transportmittel 14 bestehen aus zwei im Winkel zueinander angeordneten Laufrollen 15 und einem die Laufrollen 15 verbindenden Bügel 16, an den mittels eines Auf-

hängers 17 ein zu transportierender Gegenstand 18, beispielsweise ein Kleidungsstück, angehängt wird (vgl. auch Fig. 3). Zu diesem Zweck weisen sowohl die Lagerschienen 2 als auch die Palettschienen 10 den in Fig. 3 dargestellten, an sich bekannten Querschnitt mit zwei im rechten Winkel zueinander angeordneten Laufbahnen auf. Die Schienen 7 sind U-förmig ausgebildet und oberhalb der freien Enden 2a bzw. 2b der Lagerschienen 2 an den Trägern 11 derart befestigt, daß ihr Steg senkrecht steht und ihre Profillöffnungen einander zugewandt sind. Auf dem unteren Steg 7a läuft die Palette 9 z.B. mit in das Profil der Schiene 7 hineinreichenden, bekannten Laufrollen-Stützrollen-Kombinationen 9a aus zwei zueinander rechtwinklig versetzten Rollen. Eine derartige Kombination 9a ist bevorzugt an jeder der vier Ecken der als rechtwinklige Rahmenkonstruktion ausgebildeten Palette vorgesehen.

An der Unterseite der Palette 9 sind die Palettschienen 10 derart angeordnet, daß zumindest eines der freien Enden 10a bzw. 10b der Palettschiene 10 in einer vorbestimmten Stellung der Palette 9 mit einem der freien Enden 2a bzw. 2b einer der Lagerschienen derart fluchtend ausgerichtet ist, daß ein Transportmittel von der Lagerschiene 2 auf die Palettschiene 10 bzw. zurück verschleppbar ist.

Auf dem oberen Steg 7b der Schienen 7 läuft eine Laufrollen-Stützrollen-Kombination 8a des Wagens 8, die wiederum in bereits bekannter Weise aus zwei zueinander versetzt angeordneten Stütz- bzw. Laufrollen besteht. Auch der Wagen 8 ist als rechteckförmiger Rahmen ausgebildet, wobei jeweils eine der Kombinationen 8a an jeder Ecke vorgesehen ist.

Der Wagen 8 trägt eine Steuereinheit 19, die in einem Steuerkasten staub- und klimageschützt aufgenommen ist. Auf dem Wagen 8 ist ein nicht gezeichneter Antriebsmotor zum Antrieb des Wagens 8 untergebracht. Der Wagen 8 enthält weiterhin einen noch näher zu beschreibenden Ladeantrieb 20, der in einer waagerechten Ebene endlos umlaufendes, angetriebenes Transportband 21 aufweist. Am Ladeantrieb 20 ist ein Zahnrad 22 vorgesehen, das mit einer am Wagen 8 angebrachten Zahnstange 23 in Eingriff tritt. Die Zahnstange 23 erstreckt sich quer zur Ladegasse 6 und parallel sowohl zur Palettschiene 10 als auch zur anliegenden Lagerschiene 2. Der Ladeantrieb 20 ist auf einer Führungstange 24 in waagerechter Richtung verschiebbar, die sich parallel zur Zahnstange 23 erstreckt. In senkrechter Richtung ist der Wagen 8 über eine von einem nicht gezeichneten Antrieb angetriebene Spindel 25 verfahrbar, wobei die Führungstange 24 während der senkrechten Bewegung von senkrechten Stangen 25a geführt ist. Weiterhin enthält der Wagen 8 eine noch näher zu

beschreibende Koppelungsvorrichtung 26 und eine Verriegelungsvorrichtung 27 für den Wagen 8 sowie eine Verriegelungsvorrichtung 28 für die Paletten 9.

Jedes der freien Enden 2a bzw. 2b der Lagerschienen 2 ist mit einer Sperrvorrichtung 29 und jedes der freien Enden 10a bzw. 10b der Palettenschienen 10 mit einer Sperrvorrichtung 30 versehen.

Anhand Fig. 3 soll der Ladeantrieb 20 näher dargestellt werden. Fig. 3 zeigt einen Querschnitt durch den Ladeantrieb, wobei das Transportband 21 senkrecht zur Zeichnungsebene verläuft. Das Transportband 21 besteht aus einem endlosen Trägerband mit einem darauf befestigten Streifen 21a aus einem Reibmaterial, bevorzugt einem Schaumkunststoff, der einen etwa dreieckigen Querschnitt aufweist und so angeordnet ist, daß er mit der Lauffläche einer der Laufrollen 15 in gezeichneter Weise in Eingriff treten kann, so daß die Laufrolle 15 bei der Bewegung des Transportbandes 21 unter Abrollen mitgenommen wird. Das Transportband 21 ist mit seinem nicht gezeichneten Antrieb an einem Gestell 31 befestigt, das mit einer schwalbenschwanzähnlichen Führung 32 versehen ist. Die Führung 32 greift über die an einer Platte 24a befestigten Führungsstange 24 und hält das Gestell 31 in der vorbestimmten, senkrechten Lage. Auf der Platte 24a ist auch die Zahnstange 23 befestigt. Am Gestell 31 ist ein Betätigungsstift 21b vorgesehen, der in noch zu beschreibender Weise die Sperrvorrichtungen 29 und 30 öffnet.

Das Gestell 31 trägt weiterhin einen Antriebsmotor 33 für das Zahnrad 22. Wird somit das Zahnrad 22 durch den Motor 33 angetrieben, so bewegt sich das Gestell 31 zusammen mit dem Transportband 21 und dem Betätigungsstift 21b in Fig. 2 nach links oder nach rechts, und zwar so weit, bis zumindest ein Teil des Transportbandes 21 sowie der Betätigungsstift 21b in den Bereich der anliegenden Lagerschiene 2 reicht.

Die Platte 24a ist mit einer Spindelmutter 34 versehen, die die Gewindespindel 25 umschließt, so daß die Platte 24a mit der Führungsstange 24 und dem Gestell 31 in vertikaler Richtung bewegt wird, wenn sich die Spindel 25 dreht. Zur Unterstützung ist die Platte weiterhin über Wellenböcke mit Kugelhülsen auf den senkrechten Stangen 25a geführt. Die senkrechten Stangen 25a sind zusammen mit den unbezeichneten Lagerungen für die Gewindespindel 25 auf einer Platte 25b montiert, die am Rahmen des Wagens 8 befestigt ist.

Wird somit die Gewindespindel 25 in der gewünschten Richtung angetrieben, so bewegen sich die Muffe 34 und mit ihr die Führungsstange 24 sowie das Gestell 31 mit dem Transportband 21 nach oben oder unten.

In Fig. 3 ist darüber hinaus zu sehen, daß die Schiene an ihrem Steg eine Anzahl gleich großer,

in waagerechten Reihen angeordneter, gleich bestandener und zueinander ausgerichteter Öffnungen 35 enthält, deren Zweck weiter unten noch näher erläutert wird.

Fig. 4 zeigt in vergrößerter Darstellung die beiden Sperrvorrichtungen 29 und 30. Die Sperrvorrichtung 29 am freien Ende 2a der Lagerschienen 2 weist einen abgekröpften Hebel 36 auf, dessen Abkröpfung 36a in den Laufweg der Laufrollen 15 eines Transportmittels 14 reicht. Der Hebel 36 ist an seinem der Abkröpfung 36a abgewandten Ende um einen Bolzen 37 schwenkbar, der fest mit dem freien Ende 2a der Lagerschiene 2 verbunden ist. Die Abkröpfung 36 ragt derart in eine der üblichen zur Gewichtsersparnis der Lagerschienen 2 vorgesehenen Ausnehmung 38, daß eine Kante 38a der Ausnehmung 38 als Anschlag dienen kann. Dabei befindet sich der Anschlag 38a an der vom freien Ende 2a abgewandten Seite der Senkrechten durch den Bolzen 37. Auf diese Weise kann der Hebel 36 nur vom freien Ende 2a der Lagerschiene 2 weggeschwenkt werden. Dabei wird der Hebel 36 in Anlage am Anschlag 38a durch die Schwerkraft gehalten, wobei zumindest in dieser Position die Abkröpfung 36a in den Laufweg der Laufrollen 15 ragt.

Die Sperrvorrichtung 30 der Palettenschienen 10 ist ähnlich aufgebaut und enthält wiederum einen Hebel 39 mit einer Abkröpfung 39a, der um einen Bolzen 40 verschwenkbar ist. Die Abkröpfung 39a durchragt entweder wiederum eine normalerweise vorgesehene Aussparung oder die dargestellte, bogenförmige Führung 41. Dabei ist zumindest der untere Teil 41a analog dem Anschlag 38a als Anschlag für die Abkröpfung 39a des Hebels 39 vorgesehen. Der Bolzen 40 ist jedoch nicht am der Abkröpfung 39a abgewandten Ende sondern derart angeordnet, daß der Hebel 39 ein Stück über den Bolzen 40 nach oben vorsteht. Auch der Hebel 39a wird durch die Wirkung der Schwerkraft in seiner Lage am Anschlag 41a gehalten.

Wenn sich somit ein Transportmittel 14 auf der Lagerschiene 2 in Richtung auf das freie Ende 2a bzw. ein weiteres Transportmittel 14 auf der Palettenschienen 10 in Richtung auf das freie Ende 10b bewegt, so stoßen die Laufrollen 15 jeweils an die Abkröpfungen 36a bzw. 39a und drücken diese noch fester gegen den Anschlag 38a bzw. 41a. Die Transportmittel 14 sind somit gegen ein Herausfahren gesichert.

Strichpunktiert eingezeichnet ist der Weg des Betätigungsstiftes 21b bei seinem Verschieben entlang der Zahnstange 23. Wie gezeigt, berührt der Betätigungsstift 21b auf seinem Verschiebeweg sowohl den Hebel 39, und zwar auf der oberhalb des Bolzens 40 liegenden Seite, als auch den Hebel 36, und zwar unterhalb des Bolzens 37. Auf diese Weise wird sowohl der Hebel 39 von seinem Anschlag 41a als auch der Hebel 36 von seinem

Anschlag 38a abgehoben, so daß die Laufrolle 15 durchlaufen kann. Als weitere Besonderheit sei angemerkt, daß die freien Enden 10b bzw. 2a von Paletten- und Lagerschiene unter einem Winkel von ca. 60° korrespondierend zueinander abgescrängt sind, so daß sich selbst bei geringfügigen vertikalen und/oder horizontalen Versetzungen der Schienen zueinander ein befriedigend glatter Übergang zum Abrollen der Laufrollen ergibt.

Die beschriebenen Abschragungen und die Sperrvorrichtungen sind an allen freien Enden der Lager- und Palettschienen vorgesehen.

Fig. 5 zeigt die Verriegelungsvorrichtung 27 zum Verriegeln des Wagens 8 mit der Schiene 7. Die Verriegelungsvorrichtung 27 enthält einen Hubmagneten 42, der fest mit dem Wagen 8 verbunden ist. Durch den Hubmagneten 42 kann ein Bolzen 43 in Richtung des Pfeiles B aus der durchgezogenen in die gestrichelte Stellung und zurück bewegt werden. Der Bolzen 43 ist derart ausgebildet, daß er in Öffnungen 44 im oberen Schenkel 7a des U-Profiles der Schiene 7 eingeschoben und aus ihnen zurückgezogen werden kann. Dabei sind die Öffnungen 44 ähnlich ausgebildet wie die Öffnungen 35, sind in Reihe entlang des Schenkels 7a angeordnet und befinden sich in einem Abstand zueinander, der das korrekte Positionieren des Wagens 8 in bezug auf die jeweils anliegenden freien Enden 2a bzw. 2b der Lagerschiene 2 erlaubt.

In ähnlicher Weise kann das Ankoppeln des Wagens 8 an die Palette 9 mit Hilfe der Kopplungsvorrichtung 26 erfolgen. Auch die Kopplungsvorrichtung 26 enthält einen Hubmagneten 42, der einen Bolzen 43 hebt und senkt. Der Bolzen 43 greift jedoch nicht in eine Öffnung in der Schiene 7 ein, sondern in eine analog der Öffnung 44 ausgebildete Öffnung einer Halterung 44a (Fig. 2) an der Palette.

In Fig. 6 ist die Verriegelungsvorrichtung 28 für die Palette 9 ersichtlich. Die Verriegelungsvorrichtung 28 enthält wiederum einen am Wagen 8 angeordneten Hubmagneten 45, durch den eine Betätigungsschiene 46 auf- und abbewegt werden kann. Die Betätigungsschiene 46 erstreckt sich bevorzugt über die gesamte Länge des Wagens 8 parallel zur Schiene 7, um in jeder möglichen Stellung von Wagen 8 und Palette 9 zueinander ein Entriegeln der Palette 9 über den Hebel 47 zu ermöglichen.

An der Palette 9 ist ein doppelseitiger Hebel 47 drehbar gelagert, dessen einer Schenkel mit der Betätigungsschiene 46 in Eingriff treten kann, wenn diese nach unten ausgefahren ist und sich der Wagen 8 über der Palette 9 befindet. Das andere Ende des Hebels 47 trägt einen Bolzen 48, der sich analog des Bolzens 43 durch Öffnungen 49 im unteren Schenkel 7b der Schiene 7 erstreckt. Auch die Öffnungen 49 sind analog den Öffnungen 44 in Reihe angeordnet und derart beabstandet, daß die

Palette 9 mit ihrer Palettschiene zur gewünschten Lagerschiene 2 ausgerichtet werden kann. Der Bolzen 48 ist durch eine Feder 50 belastet, die den Bolzen 48 in die Öffnung 49 drückt, bis ihre Wirkung durch das Verschwenken des Hebels 47 aufgehoben wird.

Aus Fig. 7 sind Positioniervorrichtungen des Wagens 8 ersichtlich, die allein oder in Kombination miteinander zu verwenden sind. Eine erste Positioniervorrichtung 51 enthält ein mit einem Inkrementgeber 52 verbundenes Ritzel 53, das drehbar am Rahmen des Wagens 8 befestigt ist. Das Ritzel 53 weist an seinem Umfang verteilt angeordnete Nocken 54 auf, deren Durchmesser und Umfangsabstand zueinander den in Reihe angeordneten Öffnungen 44 des Schenkels 7a der Schiene 7 entsprechen. Wird nun das Ritzel 53, angetrieben oder nicht angetrieben, über die Reihe der Öffnungen 44 geführt, so wird durch den durch jeden Eingriff eines Nockens 54 in eine Öffnung 44 bewirkten Reibkontakt der Inkrementgeber 52 um einen Schritt weitergeführt, wobei die notwendige Anzahl der abzugreifenden Öffnungen bis zu jeder möglichen Position in der Steuereinheit 19 gesichert und abgerufen werden können. Gegebenenfalls kann das Ritzel 53 auch als Antrieb für den Wagen 8 dienen.

Es sind weitere Positioniervorrichtungen 55 und 56 vorgesehen, die fotosensitive Elemente zur Positionierung verwenden. Die Positioniervorrichtung 55 enthält einen Sender 57, der neben dem Weg des Wagens 8 jenseits der Schiene 7 angeordnet ist. Der senkrechte Steg der U-förmigen Schiene 7 ist angeschnitten, um zu zeigen, daß der vom Sender 57 ausgesandte Lichtstrahl 58 die Öffnung 35 im senkrechten Steg der Schiene 7 durchsetzt. Auf dem Wagen 8 ist ein Empfänger 59 angeordnet, der mit der Steuereinheit 19 verbunden ist. Sender und Empfänger können dabei so ausgebildet bzw. angeordnet sein, daß eine sichere Identifikation der Position des Wagens 8 möglich ist (beispielsweise durch Anordnung einer Vielzahl von Sendern und durch Abzählen).

Die weitere Positioniervorrichtung 56 verwendet eine mit dem Wagen 8 verbundene und an die Steuereinheit 19 angeschlossene Send- und Empfangseinheit 60, die einen optischen Strahl 61 in Richtung auf die Schiene 7, und zwar auf deren senkrechten Steg, aussendet. Am senkrechten Steg der Schiene 7 ist an ausgewählten Stellen eine Reflexionsfolie 62 angeordnet, die dort den Strahl 61 zurück in die Send- und Empfangseinheit reflektiert. Dort wird der Empfang registriert und zur Positionierung verwendet. Die Positioniervorrichtung 56 eignet sich besonders zur Feinpositionierung, nachdem durch andere Positioniervorrichtungen der Wagen 8 bis in die Nähe der gewünschten Position verfahren wurde. Zur Feinposi-

tionierung kann jeweils eine der Reflexionsfolien 62 an den freien Enden 2a, 2b der Lagerschienen 2 angeordnet sein, wobei der Strahl 61 gegebenenfalls durch die Öffnungen 35 geschickt wird.

Für die Schiene 7 wird bevorzugt ein handelsübliches Lochprofil, in das bereits bei der Herstellung in Schenkel und Steg Löcher eingestanz wurden, oder ein Lochblech in Verbindung mit einem ungelochten Profil verwendet. Diese Löcher können dann die Funktion der Hfnungen 35, 44 und 49 übernehmen, die nach Bedarf auch ausgetauscht werden können. So können die Öffnungen 44 bzw. 49 zur Positionierung und/oder die Öffnungen 35 zur Verriegelung eingesetzt werden.

Die Stromversorgung der Antriebe, wie z.B. des Zahnradantriebes, des Antriebes für das Transportband, des Antriebes der Gewindespindel sowie des nicht gezeichneten Fahrtriebes für den Wagen und für die Hubmagneten kann über eine nicht gezeichnete, an den Trägern 11 befestigte Stromschiene und einen am Wagen 8 befestigten Schleifkontakt als Stromabnehmer erfolgen. Die Konstruktion von Stromschiene und Schleifkontakt ist bekannt. Auch die Signale zur Steuereinheit 19 können über derartige Stromschienen mit Schleifkontakten übertragen werden.

Das erfindungsgemäße Hängelfördersystem arbeitet wie folgt:

Sollen Gegenstände 18 z.B. von einer Lagerschiene 2 der Reihe 5 (Fig. 1) auf eine Lagerschiene 2 der Reihe 3 überführt werden, so wird zunächst der Wagen 8 über eine Palette 9 verfahren und mit Hilfe der Koppelungsvorrichtung 26 angekoppelt. Dann wird der Wagen 8 derart vor die ausgewählte Lagerschiene 2 der Reihe 5 verfahren, daß ein freies Ende 10b einer der Palettenschienen 10 fluchtend mit dem freien Ende 2a der ausgewählten Lagerschiene 2 ausgerichtet ist. In dieser Stellung wird der Wagen 8 durch Absenken des Bolzens 43 in die Öffnung 44 sowie der Palette 9 über den Hebel 47 und den Bolzen 48 in der Öffnung 49 der Schiene 7 arretiert. Das Transportband 21 wird durch Antrieb der Spindel 25 abgesenkt und durch Antrieb des Zahnrades 22 und dessen Eingriff mit der Zahnstange 23 nach rechts (Fig. 1) so weit ausgefahren, bis die Sperrvorrichtungen 30 und 29 geöffnet sind und sich der Streifen 21a aus Reibmaterial oberhalb einer der Laufrollen 15 des oder der zu überführenden Transportmittel befindet. Das Transportband 21 wird gegebenenfalls noch etwas abgesenkt, um einen festen Reibeingriff zwischen dem Streifen 21a und der Laufrolle 15 zu erreichen. Dann wird der Antrieb des Transportbandes 21 eingeschaltet, so daß die ausgewählten Transportmittel 14 bei der Bewegung des Streifens 21a mitgenommen werden. Gleichzeitig kann der Ladeantrieb 20 wieder in den Bereich der Palettenschiene 10 zurückgezogen wer-

den, wobei auch dadurch die Transportmittel 14 mitgenommen werden. Die Hebel 36 und 39 der Sperrvorrichtungen 29 und 30 fallen zurück, so daß die freien Enden 2a bzw. 10b wieder für den Durchlauf der Transportmittel 14 gesperrt sind. Ist dies geschehen, so wird der Ladeantrieb 20 angehoben. Durch den Hubmagneten 42 wird der Bolzen 43 aus der Öffnung 44 und durch den Hubmagneten 45 der Bolzen 48 aus der Öffnung 49 der Schiene 7 zurückgezogen, so daß nach dem Einschalten des Antriebes der Wagen bis in die gewünschte Stellung gegenüber der ausgewählten Lagerschiene der Reihe 3 verfahren werden kann. Die Bolzen 43 und 48 werden an einer Stelle abgesenkt, in der die Palettenschiene 10 mit der gewünschten Lagerschiene 2 der Reihe 3 fluchtend ausgerichtet ist. Der Ladeantrieb 20 wird abgesenkt, kommt in Kontakt mit den Laufrollen 15 und wird bis in den Bereich der Lagerschiene 2 verfahren, wobei gleichzeitig die Sperrvorrichtungen geöffnet werden. Dabei läuft das Transportband 21, so daß die Laufrollen auf die Lagerschiene 2 überführt werden.

Sollen Gegenstände 18 auf einer Palette 9 zwischengespeichert werden, so können die mit diesen Gegenständen 18 verbundenen Transportmittel in bereits beschriebener Weise auf die Palettenschiene 10 überführt werden. Der Wagen 8 verfährt mit der Palette 9 an die Zwischenlagerstelle. Die Betätigungsschiene 46 der Verriegelungsvorrichtung 28 wird durch den Hubmagneten 45 angehoben, so daß der Bolzen 48 unter der Wirkung der Feder 50 in die ausgewählte Öffnung 49 des unteren Schenkels 7b der Schiene 7 einrückt und die Palette 9 auf der Schiene 7 verriegelt. Durch Anheben des Bolzens der Koppelungsvorrichtung 26 werden Wagen 8 und Palette 9 getrennt, so daß der Wagen 8 über eine zweite Palette fahren und diese ankoppeln kann.

In Abwandlung des beschriebenen und gezeichneten Ausführungsbeispiels kann das erfindungsgemäße Hängelfördersystem auch für andere Schienenarten und anders ausgebildete Transportmittel eingesetzt werden. Auf der Palette können eine oder mehrere der beschriebenen, geradlinigen Palettenschienen aber auch die im Stand der Technik bekannten Umsetzschienen angeordnet werden. Mit dem erfindungsgemäßen Wagen können weiterhin die beschriebenen Einzel-Transportmittel aber auch beispielsweise mittels Quertroversen verbundene Transporteinheiten sowie Förderzüge gehandhabt werden. Weiterhin können für die Palette und den Wagen zwei gesonderte Schienen oder ein anderes, gemeinsames Schienenprofil, auf dem beispielsweise die Laufrollen nebeneinander abrollen beispielsweise die Laufrollen der Palette innen und die Laufrollen des Wagens außen vorgeordnet sein. Das An- und Absenken sowie das seitli-

che Verschieben des Ladeantriebes kann beispielsweise auch durch Hubzylinder oder ähnliche konstruktive Mittel erfolgen.

Ansprüche

1. Hängefördersystem, mit einer Mehrzahl erster Schienen, die mit zueinander ausgerichteten freien Enden an einer Ladegasse anliegen, und mit einer auf zweiten Schienen in der Ladegasse verfahrbaren Palette, die mit einer Palettenschiene versehen ist, wobei beim Verfahren der Palette ein freies Ende der Palettenschiene mit freien Enden der ersten Schienen zum Überführen von Transportmitteln fluchtend ausrichtbar ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Palette (9) ein in der Ladegasse (6) verfahrbarer, gesteuerter und angetriebener Wagen (8) zugeordnet ist.

2. Hängefördersystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Wagen (8) getrennt von der Palette (9) verfahrbar und selbsttätig an die Palette (9) ankoppelbar ist.

3. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Wagen (8) seine eigene Steuereinheit (19) trägt.

4. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß auf dem Wagen (8) ein Ladeantrieb (20) für die Transportmittel (14) zum Be- und Entladen der Palettenschienen (10) angeordnet ist.

5. Hängefördersystem nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Ladeantrieb (20) seitlich bis in den Bereich der ersten Schienen (2) ausfahrbar ist und an einem Transportmittel (14) angreift.

6. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, daß am freien Ende (2a, 2b, 10a, 10b) der Schiene (2, 10) eine Sperrvorrichtung (29, 30) für die Transportmittel (14) vorgesehen ist.

7. Hängefördersystem nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sperrvorrichtung (29, 30) in einer vom freien Ende (2a, 2b, 10a, 10b) der Schiene (2, 10) wegführenden Richtung vom Transportmittel (14), und in einer zum freien Ende (2a, 2b, 10a, 10b) der Schiene (2, 10) hinführenden Richtung vom Wagen (8) zu öffnen ist.

8. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 5 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sperrvorrichtung (29, 30) durch den seitlich ausfahrenden Ladeantrieb (20) zu öffnen ist.

9. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 6 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sperrvorrichtung (29, 30) einen schwenkbaren Hebel (36, 39) enthält, der unter Schwerkrafteinwirkung in eine Sperrstellung fällt.

10. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Wagen (8) und die Palette (9) übereinander auf einer gemeinsamen, zwei Laufbahnen (7a, 7b) aufweisenden, zweiten Schiene (7) in der Ladegasse (6) verfahrbar sind.

11. Hängefördersystem nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die zweite Schiene (7) ein Profil mit einem oberen und einem unteren Schenkel (7a, 7b) aufweist, wobei die Laufbahn für den Wagen (8) auf dem oberen Schenkel (7a) und die Laufbahn für die Palette (9) auf dem unteren Schenkel (7b) angeordnet ist.

12. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß die zweite Schiene (7) mit Verriegelungsöffnungen (44, 49) versehen ist, in die ein Verriegelungsbolzen (43, 48) zum Verriegeln des Wagens (8) und/oder der Palette (9) an einer vorbestimmten Stelle der Ladegasse (6) eingreift.

13. Hängefördersystem nach Anspruch 12, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Verriegelungsbolzen (43, 48) durch einen Hubmagneten (42, 45) betätigbar ist.

14. Hängefördersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, daß die zweite Schiene (7) mit Steueröffnungen (35, 44, 49) zum Positionieren des Wagens (8) versehen ist.

15. Hängefördersystem nach Anspruch 14, **dadurch gekennzeichnet**, daß eine Mehrzahl Steueröffnungen (35, 44, 49) in Reihe angeordnet und von einem mit einem Inkrementgeber (52) verbundenen, angetriebenen Ritzel (53) abgegriffen werden.

16. Hängefördersystem nach Anspruch 14 oder 15, **dadurch gekennzeichnet**, daß durch die Steueröffnungen (35, 44, 49) der Strahl (58) eines optischen Sensors (57, 59) geführt ist.

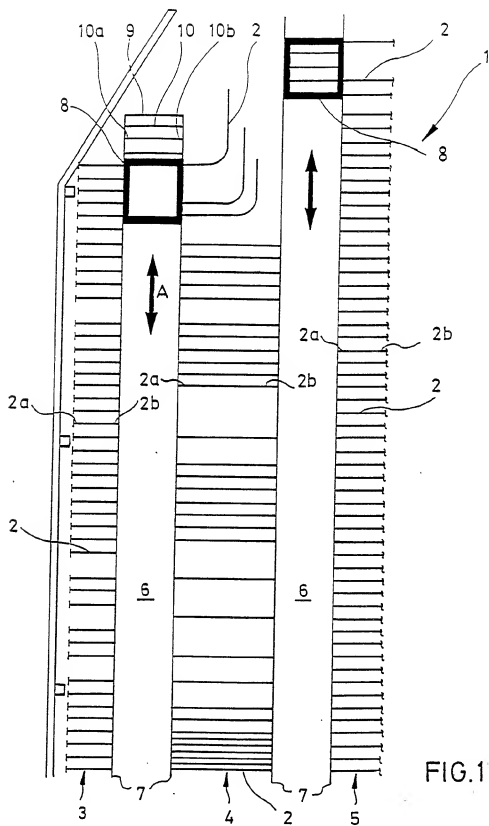
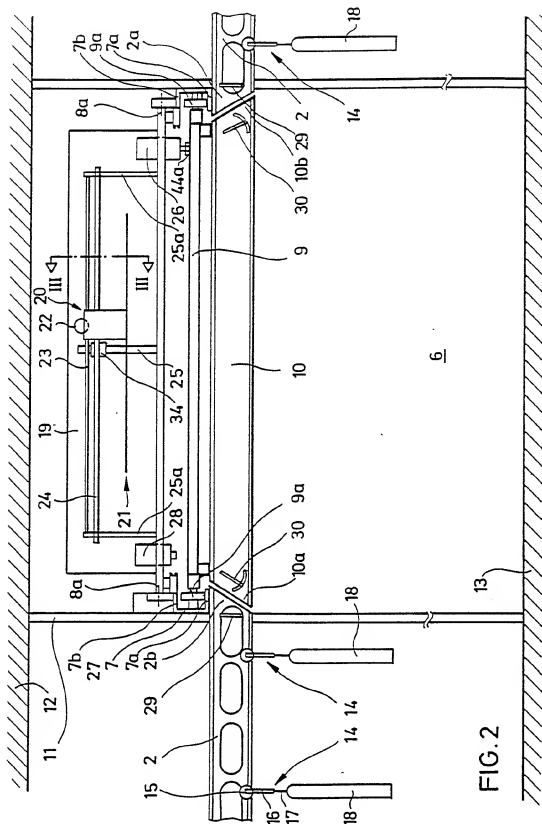
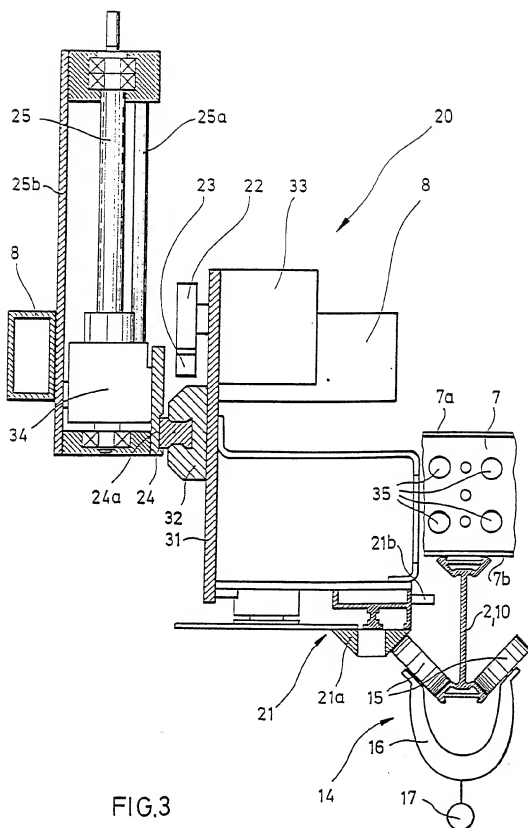
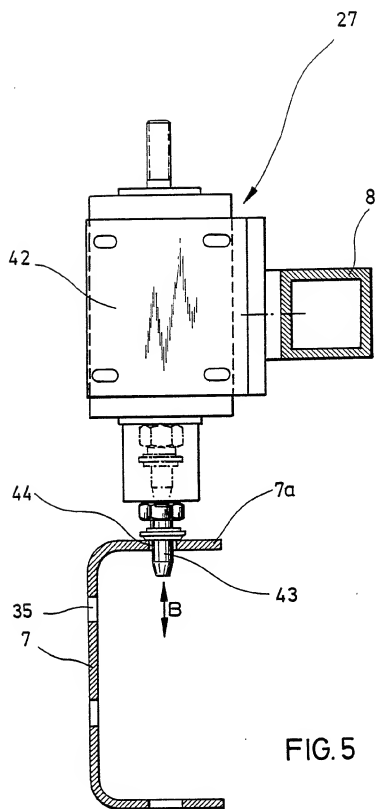


FIG.1







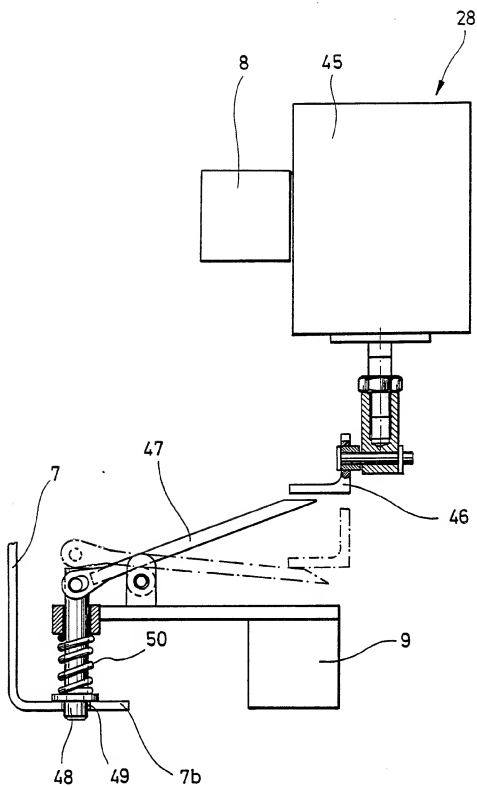


FIG.6

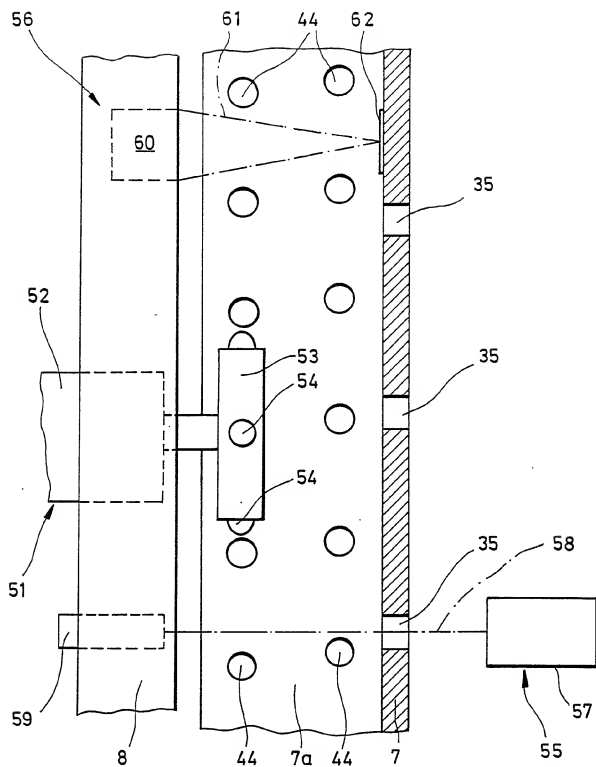


FIG. 7



| EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE | | | EP 89110043.0 |
|---|---|---|---|
| Kategorie | Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile | Betrifft Anspruch | KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4) |
| A | <u>GB - A - 2 094 770</u> (FATA EUROPEAN) * Fig. 1 * -- | 1 | B 65 G 37/00 B 65 G 1/04// B 65 G 17/20 |
| A | <u>DE - A - 2 215 252</u> (POST) * Fig. 1 * -- | 1 | |
| A | <u>AT - B - 367 713</u> (VOEST) * Fig. 1 * -- | 1 | |
| A | <u>DE - A1 - 3 130 024</u> (MANNESMANN) * Fig. 1,3 * ----- | 1 | |
| | | | RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4) |
| | | | B 61 B B 65 G |
| Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt. | | | |
| Recherchenort WIEN | | Abschlußdatum der Recherche 05-09-1989 | Prüfer BAUMGARTNER |
| <p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</p> <p>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p> | | | |